

Ю. А. Раемский

Могилевский областной краеведческий музей имени Е. Р. Романова,
Могилев

Y. Rayemski

Mogilev Regional Museum of Local Lore named after E. R. Romanov,
Mogilev

УДК 94(476)«1915»

ВЕТКА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ ЛИТЕРНЫХ ПОЕЗДОВ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II В МОГИЛЕВЕ

SECRET RAILWAY LINE FOR SPECIAL TRAINS OF EMPEROR NICHOLAS II IN MOGILEV

В статье раскрывается местоположение железнодорожной ветки специального назначения, построенной в Могилеве для стоянки императорских литерных поездов в 1915 г. Место и время прибытия императора Николая II в Ставку Верховного главнокомандующего устанавливается по документам Инспекции Императорских поездов, архивным фотодокументам и другим источникам.

Ключевые слова: Ставка Верховного главнокомандующего; император Николай II; Могилев; литерный поезд; станция; вагон; план; платформа.

The article reveals the location of the secret railway line that was built in Mogilev for parking special imperial trains in 1915. The place and time of arrival of Emperor Nicholas II in Supreme Commander's Headquarters is established according to the documents of the Inspection of Imperial trains, archival photo documents and other sources.

Keywords: Supreme Commander's Headquarters; Emperor Nicholas II; Mogilev city; special train; station; carriage; plan; platform.

В последнее время тема Ставки Верховного главнокомандующего русской армией и флотом, располагавшейся в Могилеве во время Первой мировой войны, вызывает огромный интерес со стороны историков и краеведов. Основной причиной такого внимания является пребывание в городе последнего российского императора. После принятия руководства действующей армией и флотом в августе 1915 г. император Николай II исполнял функции Верховного главнокомандующего вплоть до своего отречения в марте 1917 г. Большую часть этого времени он вынужден был находиться в Ставке, в связи с чем Могилев неоднократно посещала царская семья.

Однако, несмотря на многочисленные публикации в книжных изданиях, периодической печати и сети интернет, существует немало мифов относительно обстоятельств принятия царем Верховного командования в августе 1915 г. Причиной этого является довольно поверхностное изучение данной темы, основанное на анализе общедоступных источников, таких как дневники и письма императора, воспоминания современников, официальные

сообщения из периодической печати того времени. Некоторые из этих источников неполны, противоречивы, неоднозначны. Кроме того, до сегодняшнего дня не был обнаружен план первоначального места стоянки литерных поездов в Могилеве, являвшегося (как место размещения Верховного главнокомандующего) до 27 августа 1915 г. одновременно и Царской Ставкой.

В связи с этим нам хотелось бы прояснить ситуацию в вопросе, связанном с первой поездкой Николая II в Могилев, а именно: установить состав литерных поездов, их расписание, обстоятельства, время и место прибытия в Ставку. С этой целью нами было тщательно изучено дело о поездке Николая II в действующую армию в августе-сентябре 1915 г., находящееся на хранении в РГИА. В нем содержится несколько вариантов расписания для литерных поездов. Согласно одному из них отъезд императора из Царского Села предполагался в воскресенье 22 августа в 16.30, а прибытие в Могилев было запланировано на 10 часов 10 минут утра в понедельник 23 августа. Однако этот вариант не был утвержден [1]. Для императорского поезда было избрано служебное расписание № 1, согласно которому отъезд состоялся в 10 часов вечера в воскресенье, что подтверждается записью из дневника императора: «В 10 час. простился с дорогой Аликс и детьми и отправился в путь» [2, с. 544].

Согласно материалам этого же дела поезд «Литера А» (императорский) состоял из 9 вагонов (36 осей, все тормозные). Его вес составлял почти 400 тонн, а длина – 85,72 сажени (182,9 метра). В Могилев поезд следовал головой вперед, а расположение вагонов от головы было следующим: Мс – мастерская, Бг – багажный, Сл – служебный, Св – свитский, А – опочивальня, Б – салон-столовая, К – кухня, Пр – прислуга, Пк – прислуга кухни.

Поезд «Литера Б» («свитский») был намного длиннее – 117 сажень (249,6 метра) и тяжелее – 470 тонн. Он состоял из 16 вагонов (51 ось, 38 тормозных). Расположение вагонов от головы было следующим: Э, Мс, Сл, Св II, Св I, Д, Н, Ст, Бф, К, Пк, Пс, Бг, Ор, Гж, Гж 2 [3]. Отметим, что в составе этого поезда было два вагона-гаража, предназначенных для перевозки личных автомобилей Николая II, на которых передвигался он и его Свита. На основании изученных материалов РГИА был сделан вывод, что императорский поезд почти всегда ходил в часовом отставании от «свитского». Таким образом, часто встречающееся в литературе мнение, что составы были копиями, а очередность их прохождения менялась в целях конспирации, – это всего лишь миф, который опровергается документальными источниками.

Поезда направились по Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге, т. е. по кратчайшему маршруту через станцию Дно. Здесь произошла смена паровозов. Стоит отметить, что для обоих составов применялась двойная тяга, т. е. каждый поезд тащила пара локомотивов.

На 7-й пассажирский путь станции Витебск (Риго-Орловской железной дороги) литерные составы прибыли в 10.25 и 11.25 соответственно. После

смены локомотивов, занявшей 10 минут, поезда продолжили движение. На последующем участке пути Витебск – Могилев составы останавливались лишь на станции Орша.

Согласно многочисленным мемуарным источникам, для стоянки ли-терных поездов был выбран небольшой участок (дача) с сосновым лесом и фруктовым садом, который принадлежал помещику Бекаревичу.

В материалах дела о первой поездке царя в Могилев был обнаружен документ, который до настоящего времени нигде не публиковался – «План путевого устройства станции специального назначения на 144 версте вет-ви Витебск-Жлобин Риго-Орловской железной дороги» (рисунок 1) [4]. Его обнаружение ставит точку в спорах о месте первоначальной стоянки цар-ских поездов в Могилеве, поскольку все предыдущие публикации и исследо-вания опирались лишь на косвенные доказательства. На плане обозначены и лесные участки, и участки фруктового сада, упоминаемые официальным историографом Ставки генералом Дубенским: «Усадьба была красивая, здесь было много леса, фруктовый сад, но не было никаких построек» [5, с. 16]. Данный документ позволяет установить положение не только всей ветки, но и других ключевых объектов на месте стоянки (ныне территория профессионального лицея № 9 г. Могилева и район к северу от него).

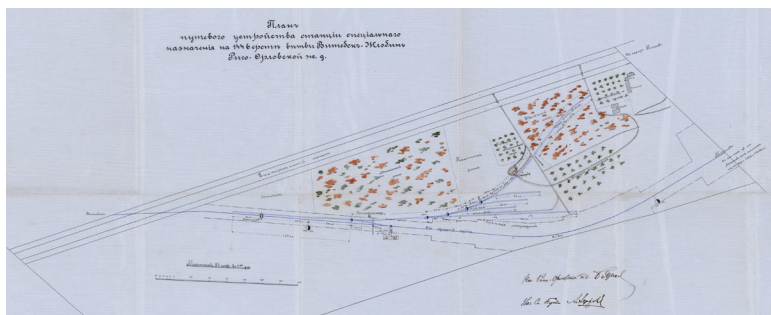


Рис. 1. План ветки специального назначения, построенной в Могилеве к прибытию императора в августе 1915 г.

Отметим, что расположение стрелки предусматривало предварительную буксировку состава задним ходом в специальный тупик длиной примерно 355 метров, после чего паровозы через ту же стрелку отправляли на стан-цию. Другие локомотивы, уже ожидавшие в тупике, должны были производи-ть буксировку императорского поезда непосредственно к месту стоянки в сосновом леске (головным при этом снова становился вагон-мастерская). Что касается стоянки поезда «Литера Б», то единственным пригодным для его расположения местом согласно плану был крайний (западный) тупик общей длиной порядка 469 метров.

Среди материалов того же дела в архиве был обнаружен текст официальных телеграмм, отправленных в Петроград начальником Риги-Орловской ж/д Б. Н. Языковым. Они касаются непосредственного строительства особой ветки в августе 1915 г. Текст первой телеграммы: «Петроград. Начальнику Управления инспекции императорских поездов. Подана 14.08 11 ч. 15 м. Принята с аппарата 15 авг. 9 час. 20 мин. № 3934. Получена 17.08 № 1860. Ветка 144 версты близ Могилева специального назначения устройством закончена [в] назначенный срок. Языков» [6].

В телеграмме указана дата, к которой устройство полотна железной дороги на специальной ветке было завершено – 14 августа 1915 г. Даже несмотря на небольшую продолжительность тупика, скорость работ впечатляет, поскольку первые распоряжения о начале строительства великий князь Николай Николаевич мог дать не раньше утра 10-го августа, а это значит, что к моменту готовности ветки прошло 4 дня.

У Инспекции Императорских поездов, вероятно, возникли вопросы относительно криволинейного участка пути, о чем говорит срочная телеграмма Б. Н. Языкова: «Телеграмма. Срочно. Петроград. Инспектору императорских поездов Ежову. Получена 21.08.1915. 1 кривая приемных путей для поездов уложена в одном горизонте без возвышения наружных рельсов. А потому переделки не требуется. Языков» [7].

Возвышение наружного рельса необходимо для уравнивания центробежных сил, действующих на подвижной состав, одинакового вертикального износа рельсов обеих рельсовых нитей и предотвращения его опрокидывания при прохождении криволинейных участков пути. Возвышение зависит от установленных скоростей движения поездов и радиуса кривой. Местные инженеры не стали приподнимать наружную нить и сообщили в Петроград, что необходимости в переделке нет. Вероятной причиной этого могла стать незначительная кривизна данного участка и малая скорость состава при его прохождении.

Первым согласно расписанию в 2 часа 30 минут пополудни 23 августа в понедельник в Могилев прибыл «свитский» поезд [8]. Ровно через час, в 3 часа 30 минут, к месту стоянки подошел поезд «Литера А» [9].

Многие очевидцы тех событий оставили свои воспоминания о дне прибытия императора в Могилев. Однако почти все они противоречивы или ошибочны. Даже официальный историограф Ставки генерал Дубенский допустил весьма серьезную неточность: «В тот же день, в 10 часов вечера, Государь Император отбыл из Царского Села в действующую армию, а на следующий день, 23 августа, около 12 ч. дня, прибыл в Ставку Верховного Главнокомандующего» [5, с. 15]. В указанное время императорский поезд шел на юг и находился в районе станции Замосточье в 20 верстах от Витебска [9]. Подобную же ошибку в отношении времени в своих воспоминаниях допустил и генерал-майор Спиридович, начальник императорской дворцовой охраны, прибывший в Могилев на «свитском» поезде. Он также отнес эти события к полудню [10, с. 196].

Путаница существует не только в отношении времени, но и места прибытия литерных поездов. Н. В. Галушкин, автор книги «Собственный Его Императорского Величества Конвой», писал о военной платформе станции Могилев как о месте, где император «был встречен Великим Князем Николаем Николаевичем, чинами штаба Верховного Главнокомандующего, полковником Киреевым и офицерами Конвоя» [11, с. 192]. Однако Н. В. Галушкин лично не присутствовал при описанных событиях, офицером Конвоя он стал только в 1916 г. При этом в расписании присутствует столбец, в котором указано с какой стороны по ходу движения находятся станции (платформы). Для Могилева в таблице стоит отметка «с левой» [9]. Поскольку к военной платформе станции Могилев примыкал только один путь с востока, то при подходе поезда с северного направления она оказывалась справа. Таким образом, сведения Н. В. Галушкина недостоверны.

Наиболее точны в этом плане дневниковые записи самого царя. Прибытие в Ставку Николай II описал следующим образом: «В 3.30 прибыл в свою Ставку в одной версте от гор. Могилева. Николаша ждал меня. Поговорив с ним, принял ген. Алексеева и первый его доклад. Все обошлось хорошо! Выпив чаю, пошел осматривать окружающую местность. Поезд стоит в небольшом густом лесу» [2, с. 544]. В данном контексте под «своей Ставкой» следует понимать именно месторасположение главнокомандующего, поскольку в своих последующих дневниковых записях император неоднократно называл дачу Бекаревича «прежней Ставкой», несмотря на то, что Штаб и управления находились в городе [2, с. 584].

Приведенные выше архивные документы Инспекции Императорских поездов с точным временем прибытия в Ставку в совокупности с дневниковыми записями самого царя приводят к однозначному выводу, что поезд сразу направили по специальной ветке к месту стоянки на даче Бекаревича.

Как минимум три очевидца упоминали о некой платформе на месте встречи. Дворцовый комендант Владимир Николаевич Воейков в своей книге писал, что встреча состоялась «на временной платформе проложенного для императорского поезда пути» [12, с. 163]. Дежурный генерал Ставки Петр Константинович Кондзеровский вспоминал: «После встречи на особой платформе вскоре в поезде Государя был завтрак» [13, с. 71]. Некий «дебаркадер», на котором императора встречали начальствующие лица и великий князь Николай Николаевич, упоминал и генерал Спиридович [10, с. 196].

Нам удалось обнаружить всего два изображения, на которых запечатлено первоначальное место стоянки литерных поездов на даче Бекаревича. В четвертом выпуске сборника «Его Императорское Величество Государь Император Николай Александрович в действующей армии» размещена фотография, подписанная следующим образом: «Его Императорское Высочество Верховный Главнокомандующий В. К. Николай Николаевич следует к месту прибытия Царского поезда 23 августа 1915 г. в Ставку» (рису-

нок 2) [4, с. 15]. Генерал Дмитрий Николаевич Дубенский, редактор издания, описывал все поездки Николая II в Ставку и действующую армию довольно детально, сопровождая текст многочисленными фотоматериалами с мест событий. В вагоне Св II «свитского» поезда в Могилев прибыл фотограф Александр Карлович Ягельский [14]. На фотографии запечатлен Николай Николаевич в автомобиле, на заднем плане – часовые, а также, вероятно, насыпь, скрывающаяся в лесном массиве. Над насыпью виднеется вытянутый объект, который имеет довольно ровную поверхность и схож по виду с площадкой. Однако на сайте Российского государственного архива кинофотодокументов идентичный фотодокумент подписан следующим образом: «Верховный Главнокомандующий вел. князь Николай Николаевич в автомобиле на территории [Ставки Верховного главнокомандующего в Барановичах]. Дата съемки: 1914–1915. Место съемки: Россия, Минская губ./Новогрудский у./Барановичи г.» [15]. Автором съемки указано фотоателье императорской семьи «К. Е. фон Ган и Ко». А. К. Ягельский являлся фотографом этого ателье. Отметим, что привязка этого снимка к Барановичам на сайте дана в квадратных скобках, что позволяет предположить, что подпись в данной части не оригинальна, а сделана работниками архива. При этом на сайте РГАКФД порой присутствуют неточности в аннотации фотографий, поскольку иногда сделанные в Барановичах снимки отнесены к Могилеву. Отметим также, что дата указана очень неопределенно (1914–1915), значит работник архива, составлявший аннотацию, не имел точной датировки, а лишь предположил, что это Барановичи.



Его Императорское Высочество Верховный Главнокомандующий В. К. Николай Николаевич съезжает к жёсту прибытия Царского поезда 23 августа 1915 г. въ Ставку.

Рис. 2. Великий князь Николай Николаевич на территории Ставки Верховного главнокомандующего, г. Могилев, 23 августа 1915 г.

Несмотря на противоречия, есть основания предполагать, что данный снимок был сделан 23 августа 1915 г., а на сайте РГАКФД в его аннотации присутствует ошибка. Почему при этом в архиве нет фотографий, запечат-

левших саму встречу императора, непонятно. По крайней мере, нам не удалось их обнаружить.

Следующий снимок датирован 24 августа 1915 г. После завтрака император отправился на прогулку: «Днем сделал прогулку за Днепром по Гомельскому шоссе и погулял в хорошем лесу» [2, с. 544]. В РГАКФД хранится фотодокумент с аннотацией: «Император Николай II в сопровождении группы офицеров направляется на прогулку на автомобилях по окрестностям Ставки Верховного главнокомандующего в Могилеве. Среди присутствующих: дворцовый комендант генерал-майор свиты В. Н. Воейков (сидит рядом с Николаем II), флигель-адъютант, капитан 2-го ранга Н. П. Саблин (на заднем сидении) и др. Дата съемки: 24.08.1915. Место съемки: Могилёв г.» (рисунок 3) [16]. В данном случае нет оснований не доверять информации архива, поскольку в аннотации содержится дата, месяц, год и место, где было сделан снимок. На нем запечатлены три автомобиля, в которых Николай II со Свитой направляется на прогулку. На снимке отчетливо видна, по всей видимости, деревянная площадка с перилами и ступеньками, а на заднем плане – деревья молодого фруктового сада, что соответствует данным плана. Упомянувшееся выше положение платформы с левой стороны по ходу движения поезда также находит подтверждение. Анализ вышеприведенных материалов позволяет сделать вывод, что на месте стоянки для удобства императора была построена деревянная площадка высотой в уровень насыпи, которую многие очевидцы и называли «дебаркадером», «временной» или «особой» платформой.



**Рис. 3. Император Николай II в сопровождении
Свиты отправляется на прогулку, г. Могилев, 24 августа 1915 г.**

Сравнив рисунки 2 и 3, нами был сделан вывод, что они, вероятнее всего, были сделаны в одном и том же месте с разных ракурсов. Аннотация генерала Дубенского к фотографии, где запечатлен Николай Николаевич в автомобиле, является очередным аргументом в пользу утверждения, что поезд «Литера А» в этот день не прибывал ни к военной, ни к пассажирской, ни к товарной платформе станции Могилев, а был сразу направлен на место стоянки.

Таким образом, в результате анализа материалов Инспекции Императорских поездов, архивных фотодокументов и мемуарных источников удалось установить точное место и обстоятельства прибытия Николая II в Ставку 23 августа 1915 г. (рисунок 4).

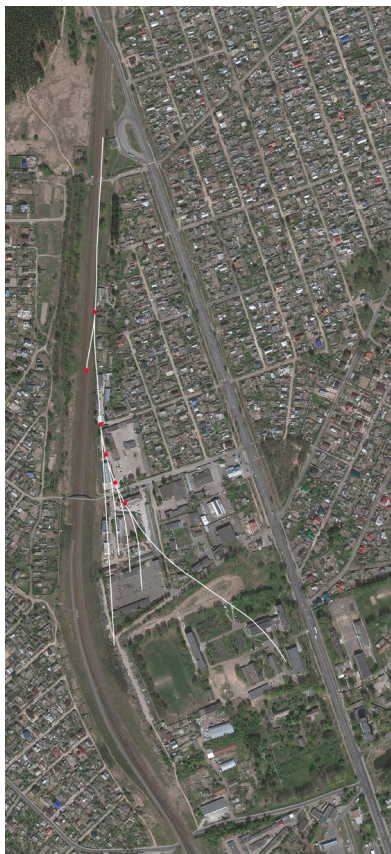


Рис. 4. Контуры ветки специального назначения на современном спутниковом снимке

Почти полуторалетнее пребывание в Могилеве последнего российско-го императора выводит научные изыскания по данной тематике за рамки краеведческих либо узконаправленных исследований, посвященных организации управления русской армией во время войны. В 2020–2021 гг. на пустыре севернее корпусов лица № 9 было построено несколько жилых многоэтажных домов. Обнародование документов РГИА должно привести, как минимум, к установке памятного знака, увековечивающего значение данного места для будущих поколений.

Список использованных источников

1. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 6.
2. Дневники императора Николая II / под ред. К. Ф. Шацillo. – М.: Орбита, 1991. – 736 с.
3. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 198.
4. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 195.
5. *Дубенский, Д. Н.* Его Императорское Величество Государь Император Николай Александрович в действующей армии: в 4 т. / сост. ген.-майор Дубенский. – Петроград: М-во имп. двора, 1915–1916. – Т. 4: Июль 1915 г. – февраль 1916 г. – 238 с.
6. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 170.
7. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 171.
8. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 234.
9. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 206.
10. *Спиридович, А. И.* Великая Война и Февральская Революция 1914–1917 гг.: в 3 т. / А. И. Спиридович. – Нью-Йорк: Всеславянское Издательство, 1960–1962. – Кн. 1. – 308 с.
11. *Галушкин, Н. В.* Собственный Его Императорского Величества Конвой / под ред. П. Н. Стрелянова (Калабухина). – М.: Рейттарь, 2004. – 416 с.
12. *Воейков, В. Н.* С царем и без царя: воспоминания последнего дворцового коменданта государя императора Николая II / В. Н. Воейков. – М.: Воениздат, 1995. – 430 с.
13. *Кондзеровский, П. К.* В Ставке Верховного. Воспоминания дежурного генерала при Верховном главнокомандующем / П. К. Кондзеровский. – Париж, 1967. – 129 с.
14. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740. Л. 13.
15. РГАКФД. – Ал. 265а. Сн. 124.
16. РГАКФД. – Ал. 265. Сн. 76.

(Дата подачи: 26.02.2021 г.)

А. Р. Раюк
ТАА «БурВодСець», Мінск

A. Rayuk
BurVodSet LLC, Minsk

УДК 94(476)«1907/1908»

УЗНІКНЕННЕ І ЗАНЯПАД КРАЁВАЙ ПАРТЫІ ЛІТВЫ І БЕЛАРУСІ (1907–1908)

THE ORIGIN AND DECLINE OF THE REGIONAL PARTY OF LITHUANIA AND BELARUS (1907–1908)

У артыкуле аналізуюцца прычыны ўзнікнення і заняпаду Краёвай партыі Літвы і Беларусі (1907–1908). Стварэнне было вынікам часовага ідэйнага кампрамісу прадстаўнікоў каталіцкіх кансерватыўных землеўласнікаў Мінскай, Віленскай і Гро-